



# El 123 Escuadrón aumenta su flota

**RAFAEL DE DIEGO COPPEN**  
*Comandante de Aviación*  
*Fotos: Ala 12*

**L**A reciente incorporación de seis Phantom RF-4C al 123 Escuadrón, procedentes de la Guardia Aérea Nacional norteamericana ha supuesto, sin ninguna duda, una inyección de posibilidades, al ver casi doblada su flota, en cuanto a la potenciación del Reconocimiento Tácti-

co en el Ejército del Aire se refiere. Así pues, y dadas las nuevas capacidades que añade a las que ya tenía, hacen necesario dedicar unas líneas a este legendario guerrero, que tan excelente resultado ha dado a lo largo de su historia, y sigue dándolo, cualquiera que haya sido el "rol" que ha

ya desempeñado: ya fuera en aire/aire, aire/suelo o en reconocimiento.

## **BREVE RESEÑA HISTORICA**

El 123 Escuadrón fue creado a finales del año 1989 dotado de material RF-4C procedente de la Guardia Aé-



rea Nacional norteamericana. Ya con anterioridad, cuando el Ala 12 estaba dotado de material F-4C (entre los años 71 y 89), existía una Escuadrilla de Reconocimiento Fotográfico compuesta de 4 RF-4C, que habían llegado a Torrejón en el año 78, procedentes del 368 Escuadrón de Reconocimiento Táctico en la Base Aérea de Shaw, USA. En la actualidad, el Ala 12 que posee EF-18 desde el año 89, mantiene 2 escuadrones de este material con 35 aviones y 1 Escuadrón de RF-4C con un total de 14 aviones (contando con los últimos 6, desde octubre de este año). Así, en lo referente al legendario **Phantom**, este Ala ha visto desfilar ante ella a un viejo guerrero que ha ido **mejorando**

**sus capacidades** de una manera constante incrementando, de este modo, la operatividad del Reconocimiento Táctico en el Ejército del Aire.

#### **CAPACIDADES ACTUALES DEL RF-4C**

En la actualidad, y con la incorporación de los 6 recién llegados aviones, las capacidades del RF-4C para llevar a cabo su misión se describen a continuación:

\* **AIM 9L SideWinder.**— Misil aire/aire de corto alcance empleado como autoprotección. Puede llevar un máximo de dos por avión.

\* **AN/ALE-40.**— Sistema de contramedidas pasivas de autoprotección

*Los 4 primeros RF-4C de un total de 6, llegaron a Torrejón el 24 de octubre.*

(chaff y bengalas). El Mirage F-1 también está dotado del mismo sistema.

\* **Have quick.**— El RF-4C está dotado de radio UHF/VHF, que incorpora un equipo "Have quick" que proporciona un constante salto de frecuencias que dificultan, sino imposibilitan, el ser interferido en un ambiente de "jamming" de comunicaciones. En el Ejército del Aire, sólo el RF-4C incorpora este equipo en la radio.

\* **AN/ALR-46.**— Alertador de amenazas. Su librería es muy completa. Recientemente, en primavera de este año, el 123 Escuadrón pudo



*Tripulaciones norteamericanas posan, junto con las españolas, después de la tradicional "mojada", tras realizar su último vuelo en RF-4C.*



*Los recién llegados pertenecían al 152 Escuadrón de la Guardia Aérea Nacional conocidos como los **High Rollers** (ver detalle en timón de dirección).*

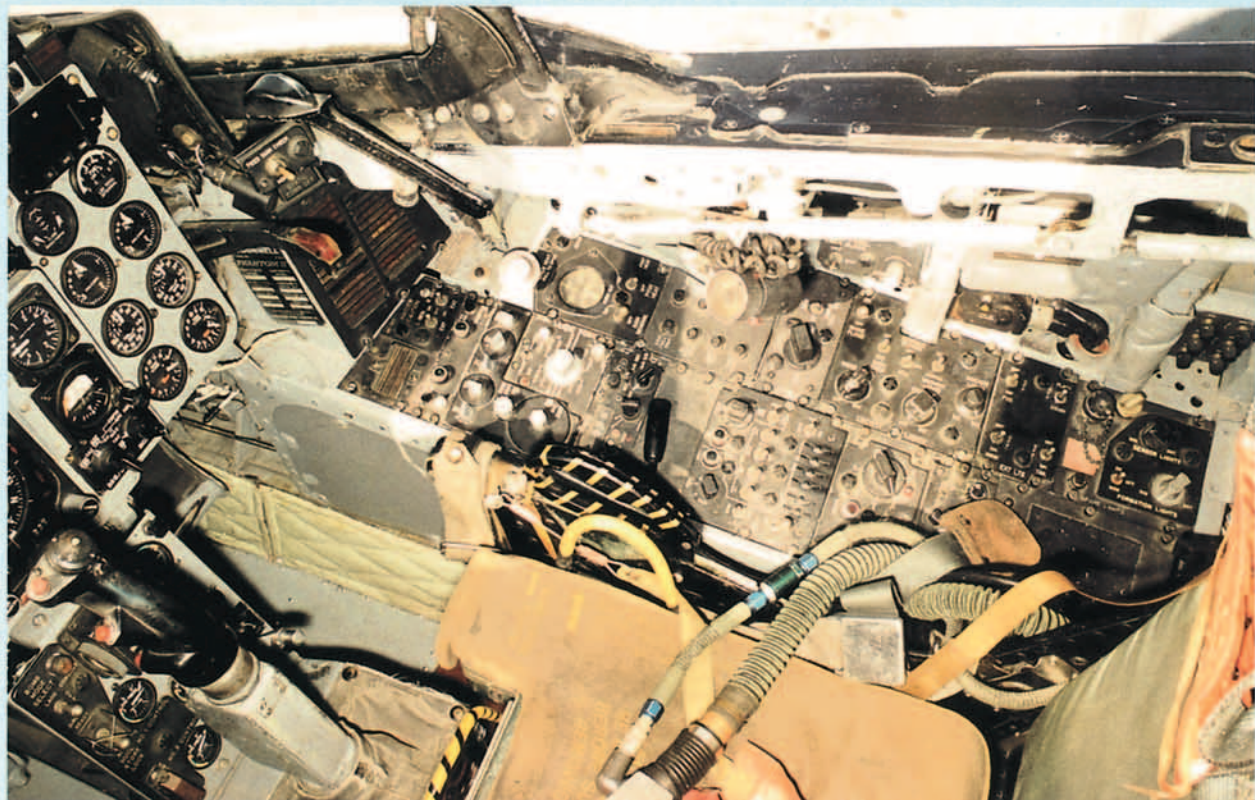


*Los recién llegados en el aparcamiento, contemplando su primera puesta de sol en Torrejón.*

desplegar, junto con material EF-18 y Mirage F-1, en la Base Aérea de Ramstein (Alemania) para su evaluación en el Polígono de Guerra Electrónica (POLYGON) que se encuentra en sus alrededores, con resultados plenamente satisfactorios.

\* **NWDS (Navegation Weapon and Delivery System).**— Inercial de giróscopos Láser de gran precisión con derivas normalmente inferiores a los 3000' por hora de vuelo; con capacidad de actualizar su posición. Dotado, además con sistema de carga de misión que permite, a través del MS-II (Misión Planing II) prepararla y cargarla en el suelo en un cartucho, para a su vez insertarlo en el avión con los datos. Posee el NWDS un computador que proporciona múltiples posibilidades para la navegación: como insertar una secuencia, meter el TOT al objetivo y obtener la velocidad requerida para cumplimentarlo; da órdenes al director de vuelo en coordinación con el radar para seguir el terreno, etc...

\* **Radar APQ-172.**— Es fundamentalmente un radar de aire/suelo para navegación, aunque posee un modo aire/aire que le permite ver aviones grandes (cisternas normalmente) a distancia inferiores a 20



Detalle de la consola derecha, en la cabina delantera donde lleva la radio con *Have Quick*. En el Ejército del Aire, sólo el RF-4C lleva este equipo incorporado.



Detalle de la cabina trasera del OA (Operador de Armas). Entre otros equipos, lleva el control del NWDS (Navigation and Weapon Delivery System), del radar APQ-172 y de las cámaras.



Detalle del panel principal de la cabina delantera. El RF-4C tiene posibilidad de usar VOR, TACAN e ILS como ayudas a la navegación. A parte de un inercial de giróscopos láser de gran precisión (NWDS) de múltiples posibilidades para la navegación.

NM. Pero lo más interesante de este radar, resulta ser su modo **Terrain Following** que presenta una imagen vídeo de terreno con opciones que permitirían volar el avión con total seguridad, a alturas caladas que oscilan entre los 200' y los 2.000' AGL, en condiciones "todo tiempo". En la actualidad, es el **único sistema de armas en España** capaz de volar una Baja cota radar nocturna, incluso entre nubes, navegando a 1.000' del te-

rreno (que es la mínima separación con el suelo autorizada para un CR3 en estas condiciones, según reza en la IG-30-6).

\* **Sistema de reabastecimiento aéreo.**— Posee tanto el "hard point" en el lomo para el sistema de **boom**, como sonda de reabastecimiento (copia del desarrollo que la industria israelí creó para su Fuerza Aérea), siendo este último con lo que se trabaja siempre en España. El RF-4C es

el único sistema de armas en el Ejército del Aire y, posiblemente, el único caza/reactor del mundo, junto con el F-4 israelí, que posee ambos sistemas de reabastecimiento.

El 123 Escuadrón ha efectuado tradicionalmente misiones con reabastecimiento diurno, solamente. En el momento de publicarse este número de la Revista Aeronáutica y Astronáutica, la práctica totalidad del mismo estará calificado también en rea-

bastecimiento nocturno, con lo que se verá aumentada su operatividad al estar menos limitado en la realización de las operaciones aéreas.

\* **Cámaras.**— El RF-4C está muy bien dotado de cámaras para llevar a cabo su misión. Sus posibilidades actuales son:

—Cámara KS-87 delantera (oblicua o vertical) de 3", 6" y 12".

—Cámara KA-56 vertical panorámica-baja cota de 3".

—Cámara KA-91 de alta cota (hasta por encima de 35000') de 18". Es la mejor cámara **Stand-off** que tiene el avión.

—Cámara lateral KS-87 de 3".

—Cámara Infrarroja, para usar en baja cota nocturna.

A diferencia de nuestros aliados que suelen tener, normalmente, aviones de bombardeo a lo que se les cuelga un **pod de reconocimiento** para realizar misiones RECCE, en nuestro Ejército del Aire, el 123 Escuadrón con material RF-4C, cuyo único "role" es el RECCE, tiene la posibilidad de llevar simultáneamente todas las cámaras arriba mencionadas. Lo que le convierte sin duda en una de las mejores plataformas de Reconocimiento Táctico que existen y, posiblemente, en la mejor de Europa.

\* **Laboratorios móviles de despliegue.**— En la actualidad es una asignatura pendiente su renovación. Los viejos laboratorios, a pesar de estar dotados con los suficientes equi-

pos para el revelado y la fotointerpretación, tienen los achaques propios del exceso de años. Existiendo dificultades para trabajar con ellos e incluso para el transporte, haciendo que las escasas veces que se despliega con estos medios, la profesionalidad en los fotointerpretes y de la Sección de Aerofotografía en general, constituya un reto constante.

En estos momentos se está pendiente de la adquisición por parte del Ejército del Aire de tres laboratorios móviles (uno para el revelado, otro para la fotointerpretación y otro para transportar el "Mission Planing MS-II) procedentes, asimismo de los utilizados por la Guardia Aérea Nacional.

Si se llevara a buen puerto esta gestión, sería, sin duda, la **inversión definitiva**, el esfuerzo que compensaría con creces el resto de las inversiones que con el Reconocimiento Táctico se han hecho hasta ahora en el Ejército del Aire. La disponibilidad futura de estos equipos proporcionaría al 123 Escuadrón una característica que resulta esencial e imprescindible para cualquier Escuadrón de Reconocimiento Táctico aliado: la **autonomía** para desplegar y poder así operar en cualquier parte del mundo de un modo independiente, sin depender por tanto de la Base de despliegue.

## REFLEXIONES FINALES

Recientemente en esta Revista Aeronáutica el General Guil Pijuán aseguraba que el Ejército del Aire debería mimar y modernizar el RF-4C hasta que el C-15 o el EF-2000 pudieran sustituirle. Sentencia cargada de razón y sentido común, habida cuenta de que no sólo hablamos del material RF-4C, sino del único Escuadrón, no sólo del Ejército del Aire sino de España, con la misión del Reconocimiento Táctico. Así, aliados como Francia, UK, o Alemania tienen varios escuadrones cuyo "role" secundario está dedicado a esta labor. Dada la importancia que tiene el reconocimiento, no sólo la Fuerza Aérea, sino también la "Navy" hacen estas labores en algunos países.

Asimismo, convendría reflexionar sobre el empleo de los medios de re-



La sonda de reabastecimiento del RF-4C es un desarrollo de la industria israelí para su Fuerza Aérea, cuya licencia para incorporarlo a nuestra Flota, fue adquirida por el Ejército del Aire en el año 1992.



El RF-4C es el único sistema de armas en España capaz de reabastecer, o bien con cisternas provistas del sistema manguera/cesta (como aparece en la foto), o bien con cisternas provistas de "boom", debido al "hard point" en el lomo del avión con el que viene desde fábrica.

conocimiento, haciendo una breve valoración sobre su papel en un Teatro de Operaciones.

Así se puede empezar diciendo que **el avión de reconocimiento no realiza su misión hasta que toma tierra** y del resultado de su trabajo se hace cargo, posteriormente, el personal especializado de la Sección de Aerofotografía para la, todavía pendiente, explotación de la información que ha sido tomada hace unos minutos. Posiblemente, esta realidad, que es un hecho manifiesto, no siempre conocido o tenido en cuenta, quede más ilustrada con la exposición de un caso real, que pudiera ocurrir, perfectamente, durante el desarrollo de unas operaciones aéreas.

Así, si se da la circunstancia de que en un "Strike" masivo (por ejemplo un COMAO), son derribados 2 bombarderos, y esto ocurre después de haber soltado su armamento sobre los objetivos, se podría hablar de que a pesar de las bajas **habían cumplido su misión** que era, precisamente, bombardear el "target". Si esto mismo ocurriera con los aviones **rece** que, asimismo, fueran interceptados después de fotografiar el objetivo, en ningún caso se puede decir que habían cumplido su misión: La **misión de avión de reconocimiento** tiene éxito cuando dispara las cámaras, toma tierra, se revela y fotointerpreta la foto y se entrega la misma al Mando como dato preciado que podrá contribuir, decisiva-



*El día 24 de octubre a las 16:05Z los 4 primeros RF-4C cruzaban la frontera con Portugal: 20 NM después, ya dentro del territorio español, eran interceptados por 2 de los «viejos» RF-4C para darles escolta hasta Torrejón.*



*Vista desde abajo, en un momento de la escolta.*



*Obsérvese el lanzador del misil "AIM-9L Sidewinder" en la estación de "inboard" derecho.*



El 123 Escuadrón tiene asignados en la actualidad 14 aviones RF-4C para cumplir la misión que le ha sido encomendada: ser responsable del Reconocimiento Táctico en el Ejército del Aire.

mente, en la posterior toma de decisiones.

Es por ello que en la programación de salidas RECCE que sean necesarias (ya que si aparecen en el ATO –Air Task Order– así deben ser consideradas); deberá ser de profesional y rigurosa consideración la especial naturaleza de la misión recce, ya que, a diferencia de las demás, aquélla no acaba hasta que se toma tierra y los suboficiales de la Sección de aerofotografía retiran la película de la cámara para su revelado y posterior fotointerpretación y envío al Mando con informe de explotación con los resultados pertinentes. Por ello el avión RECCE no acaba su misión hasta que se recupera en la Base (salvo si se dispone de data Link y resultara posible, por tanto, transmitir las imágenes en tiempo real, no siendo este caso, en la actualidad, el de ningún sistema de armas del Ejército del Aire). Y por todo ello, aquél debe ser protegido hasta su regreso, con escolta, permanentemente, si esa fuera la forma adecuada, sacrificando incluso, si fuera preciso, medios de bombardeo en be-



Momento de la llegada al aparcamiento, después de un último vuelo cruzando el Atlántico desde Cherry Point (Carolina del Norte, USA) tras ocho horas de navegación y 4 reabastecimientos en vuelo.

neficio de una escolta permanente de los RECCE, en natural coherencia con la necesidad del Mando de garantizar al máximo el retorno de una información esencial que podrá influir, sin duda, en futuras decisiones. Tales como generar, o no, un nuevo ATO para atacar un objetivo, (con los riesgos que eso supone) que se esperaba fuese neutralizado durante 48 horas, por ejemplo. Y si se desconociesen estos resultados del último ataque no habría entonces medios para tomar tan importante decisión.

El avión RECCE (mientras no tenga "data link") debe de tener garantizada al máximo su recuperación, para

cumplir la misión que le ha sido encomendada. Y, por tanto, en el reparto de "roles", al distribuir los medios asignados en el ATO al "package commander", esta consideración debe merecer una atención específica.

Asimismo resulta necesario e interesante destacar que una de las lecciones hasta ahora aprendidas en la operación Deny Flight ha sido, y es, que los satélite de Reconocimiento (u otros medios como

el UAV Predator –Unmanned Airborne Vehicle– cuyo porcentaje de éxito en las misiones es inferior al 10%) no proporcionan ni la información ni el detalle que sí aporta el Reconocimiento Táctico. Por eso, se puede concluir que, hoy por hoy, el Reconocimiento Táctico es imprescindible e insustituible.

La experiencia en las misiones sobre el escenario de la antigua Yugoslavia, así lo demuestra.

El 123 Escuadrón, consciente de las realidades y consideraciones anteriormente expuestas trabaja para alcanzar, con los medios asignados, la mayor operatividad posible ■